

BME-BENCHMARK

DIENSTWAGEN

LESEPROBE 2021



Ausgabe 2021

- Was Fuhrparkverantwortliche bewegt
- Flottenmanagement in der Pandemie
- Herausforderungen im Fuhrpark

Vorwort 3
Vorstellung des Kooperationspartners fleetcompetence 4

I Methodik 5

1.1. Datengrundlage 5
1.2. Plausibilisierung 5
1.3. Auswertung 5
1.4. Zeitlicher Rahmen 5

II Teilnehmende Unternehmen 6

III Fuhrparkkennzahlen 8

3.1. Struktur des Fuhrparks 8
3.1.1. Organisationsform des Flottenmanagements 8
3.1.2. Eingesetztes Konzept zur Sicherstellung der geschäftlichen Mobilität 8
3.1.3. System zur Bestimmung der Fahrzeugwahl für die verschiedenen Positionen 9
3.1.4. Nutzung einer speziellen Flottenmanagement-Software bei interner Firmenfahrzeugverwaltung 10
3.1.5. Anzahl der Mitarbeiter:innen im Flottenmanagement und der jeweils betreuten Fahrzeuge 11
3.1.6. Durchschnittliche Fuhrparkgröße 13
3.1.7. Verteilung des Fuhrparks nach Funktionsgruppen 14
3.1.8. Aufteilung des Fuhrparks nach Fahrzeugherstellern 15
3.1.9. Aufteilung des Fuhrparks nach erlaubten Fahrzeugtypen 16
3.1.10. Fahrzeugausstattung des Fuhrparks 17
3.1.11. Antriebsarten 19
3.1.12. CO₂-Emission 22
3.1.13. Digitalisierung im Flottenmanagement 27
3.2. Kosten 31
3.2.1. Durchschnittliche Gesamt- und Vollkosten je Fahrzeug p.a. 31
3.2.2. Durchschnittliche Verteilung der Kostenarten je Fahrzeug p.a. 32
3.3. Vertragsmanagement 33
3.3.1. Rahmen- und Rabattverträge mit Fahrzeugherstellern und Mineralölgesellschaften 33
3.3.2. Finanzierungsform des Fuhrparks – Laufzeit und Laufleistung (effektiv) der Leasingverträge 35
3.3.3. Durchschnittliche Anzahl der Leasinganbieter 39
3.3.4. Genutzte Dienstleistungen der Leasinganbieter 41
3.3.5. Durchschnittliche Wertobergrenze der Leasingraten 43
3.3.6. Mobilitätsmanagement 44

IV Zielsetzungen im Fuhrparkmanagement 46

V COVID-19 48

Impressum

Quellen Cover: freepik.com (1.,2. und 3.)/uflypro/ xb100/ prostooleh
Quellen Inhaltseiten: BMEnet GmbH, fleetcompetence Group

Herausforderungen im Fuhrpark 2021 bzw. was bewegt uns als Verantwortliche?

Gerade in Deutschland bleibt das Thema Dienstwagen emotional und gern diskutiert. Dies ist bei Bilfinger nicht anders als in vielen Unternehmen. Unsere Flotte in Deutschland (rund 2.500 Fahrzeuge) teilt sich in 60% Nutz- und Poolfahrzeuge sowie 40% Dienstwagen auf. 70% aller Fahrzeuge wurden bei Bilfinger per Leasing beschafft und etwa 30% sind Kauffahrzeuge.

Für unsere Kunden sind die Nutz- und Pool-Fahrzeuge unserer Projektmitarbeiter sowie unserer Blue-Collar-Kollegen (Gerüstbauer, Wartungs-/Instandhaltungsmitarbeiter) entscheidend und helfen dabei, dass unsere Kunden sich auf Ihr Kerngeschäft konzentrieren können. Hier haben wir bei den Fahrzeugen eine hohe Kontinuität mit klaren und einfachen Richtlinien und somit einer geringen Komplexität.

Die Dienstwagen sind dafür umso spannender und hier zeigen sich die echten Herausforderungen, die alle Fuhrparkverantwortlichen in 2021 bewältigen mussten, umso deutlicher:

Lieferzeiten - Halbleiterkrise - Elektromobilität - Digitalisierung - Supplier Management

Die extremen Lieferzeiten und eingeschränkte Verfügbarkeit der Modelle oder Ausstattungen (getrieben durch die Halbleiterkrise) führt zu vielen Diskussionen, Rückfragen und Doppelarbeit bei allen Betroffenen (Nutzer, Hersteller, Händler und Leasinggeber).

Zusätzlich ist beim PKW das Thema Elektromobilität deutlich fortgeschrittener als bei Nutzfahrzeugen. Dabei bedarf die Ladeinfrastruktur sowie die Abrechnung von Ladevorgängen @home, @work und on-the-road zusätzlich Aufmerksamkeit, wohingegen die klassischen Verbrenner einfach „mitlaufen“. Neben den Mitarbeitern, die E-Fahrzeuge fordern, kommt die Nachfrage auch klar aus dem Bereich der Nachhaltigkeit im Hinblick auf die Reduzierung unseres CO₂-Fußabdruckes.

Gerade durch die Corona-Krise hat die Digitalisierung in vielen Bereichen an Fahrt gewonnen, auch bei den Dienstwagen und den Nutzern - Stichworte dazu: Digitale Führerscheinkontrolle oder automatisierte Terminvereinbarung usw...

Neben unseren Kunden und Mitarbeitern möchte ich aber auch die dritte große Gruppe nicht vergessen, die sich gemeinsam mit uns den Herausforderungen 2021 gestellt hat: Unsere Lieferanten, unsere Hersteller und Händler sowie unsere Leasinggeber. In schwierigen Zeiten zeigt es sich, dass langfristige Partnerschaften unglaublich wichtig sind und man manchen ehemaligen Partner gehen lassen oder ersetzen muss.

Michael Kurda

Global Category Manager Fleet
Corporate Procurement

Bilfinger SE

Bilfinger ist ein international führender Industriedienstleister. Der Konzern steigert die Effizienz von Anlagen, sichert eine hohe Verfügbarkeit und senkt die Instandhaltungskosten. Das Portfolio deckt die gesamte Wertschöpfungskette ab: von Consulting, Engineering, Fertigung, Montage, Instandhaltung, Anlagen-Erweiterung und deren Generalrevision bis hin zu Umwelttechnologien und digitalen Anwendungen.

Das Unternehmen erbringt seine Leistungen in zwei Geschäftsbereichen: Engineering & Maintenance sowie Technologies. Bilfinger ist speziell in Europa, Nordamerika und Naher Osten aktiv. Die Kunden aus der Prozessindustrie kommen u.a. aus den Bereichen Chemie & Petrochemie, Energie & Versorgung, Öl & Gas, Pharma & Biopharma, Metallurgie und Zement. Bilfinger steht mit rund 30.000 Mitarbeitern für höchste Sicherheit und Qualität und erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2020 Umsatzerlöse von 3,461 Mrd. €.

Vorstellung des Kooperationspartners fleetcompetence



Die fleetcompetence Group ist die führende internationale Beratungsgruppe von Flottenexperten. Sie unterstützt Unternehmen bei der Entwicklung und Umsetzung von nationalen und internationalen Mobilitäts- und Flottenlösungen. Hierzu hat die fleetcompetence Group weltweit ein Partnernetz mit derzeit 55 spezialisierten und erfahrenen Flottenexperten aufgebaut. So kann die fleetcompetence Group ihren Auftraggebern lokales Know-how und Expertise kombiniert mit einer zentralen Projektleitung bieten. Die fleetcompetence Group erbringt ihre Beratungsleistungen unabhängig von Fahrzeugherstellern, Leasinggesellschaften, Flottenmanagementanbietern oder anderen Drittanbietern.

Als unabhängiges Unternehmen unterstützt die fleetcompetence Group bei der Gestaltung wirtschaftlicher und nachhaltiger Business-Mobility-Lösungen. In einer zusammengewachsenen Weltwirtschaft sind der Schlüssel zum Erfolg hierbei die internationalen Teams der fleetcompetence Group, bestehend aus langjährigen Experten:innen in ihren jeweiligen Märkten. Sie bringen tiefes strategisches Branchen- und Prozess-Know-how mit, um die Ergebnisse zu liefern, die den Mandanten helfen, erfolgreich zu sein.

Kontakt

Thilo v. Ulmenstein
Managing Partner

fleetcompetence Group

ri.nova impulszentrum
Alte Landstrasse 106
CH-9445 Rebstein
Tel +41 71 777 15 33
Fax +41 71 777 15 31
Mobil +41 79 126 03 88
thilo.von.ulmenstein@fleetcompetence.com
www.fleetcompetence.com

1. Methodik

1.1. Datengrundlage

Die Umfrage „Dienstwagen 2021“ fand von März bis Juli 2021 mit Hilfe eines von der BMEnet GmbH, in Zusammenarbeit mit der fleetcompetence Group, neu erstellten digitalen Fragebogens/Umfragetools statt. Die Umfrage wurde via Newsletter, Mailings, sozialen Netzwerken und über die Unternehmenshomepage beworben. Es konnten sich Unternehmen aller Branchen und Größenklassen auf freiwilliger Basis an dieser Umfrage beteiligen.

1.2. Plausibilisierung

Die für die Bewertung herangezogenen Daten werden in einem selbstentwickelten Umfragetool der BMEnet GmbH anonymisiert gesammelt und alle eingegangenen Daten (Fragebögen) einer intensiven Plausibilitätsprüfung unterzogen. Anschließend erfolgt die Auswertung unter Beachtung aller wissenschaftlichen und kartellrechtlichen Anforderungen einer professionellen Umfrage. Die Ergebnisse durchlaufen einen mehrstufigen Prüfungsprozess, um höchste Qualitätsstandards zu erfüllen.

1.3. Auswertung

Mittel-, Tief- und Hochwert

Bei einigen Kennzahlen werden das arithmetische Mittel der Werte des oberen bzw. unteren Quartils sowie der **Mittelwert** (arithmetisches Mittel) aller Nennungen angegeben. Die beiden zuerst beschriebenen Kenngrößen werden im Folgenden als **Hoch-** bzw. **Tiefwert** bezeichnet.

Auf die Angabe der Maximal- und Minimalwerte wird aus Kartell- und Datenschutzgründen verzichtet.

Die Ergebnisse werden anonym und aggregiert veröffentlicht. Pro Auswertungsgruppe bzw. Kennzahl fließen Daten von mindestens zehn Unternehmen ein.

Rundungen der Prozentangaben

Bei der Darstellung der Auswertungen ist zu beachten, dass die Prozentangaben teilweise auf Zahlen ohne Nachkommastellen gerundet wurden. Eine Angabe an diesen Stellen von mehr Nachkommastellen würde eine nicht gegebene Genauigkeit suggerieren. Dies hat jedoch zur Folge, dass aufgrund von Rundungsabweichungen die Summe der jeweiligen Prozentzahlen teilweise von 100 Prozent abweicht. Bei Rundungsabweichungen innerhalb der Kennzahlen wurden die hinteren Dezimalstellen zur besseren Lesbarkeit so gerundet, dass genau 100 Prozent erreicht werden.

1.4. Zeitlicher Rahmen

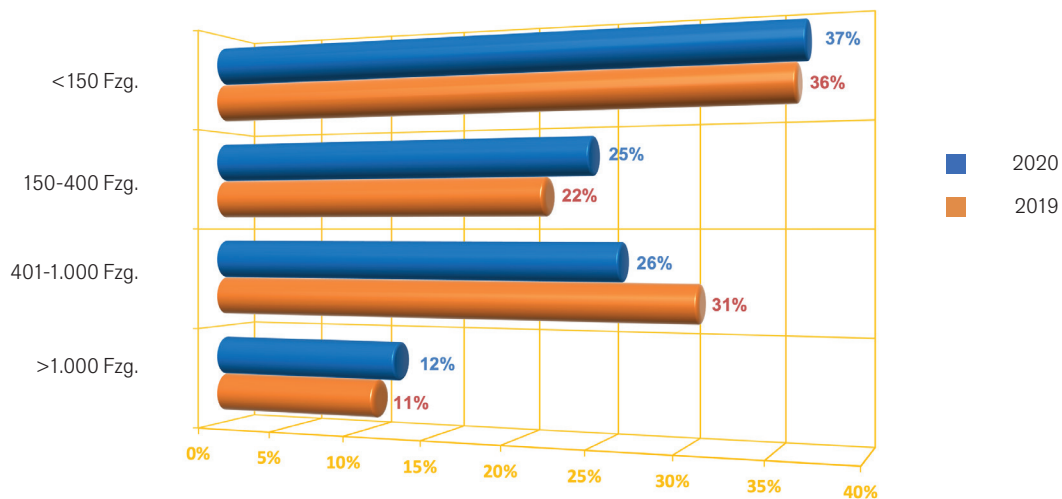
Die Umfrage wurde bei den teilnehmenden Unternehmen bis Mitte des Jahres 2021 durchgeführt. Die Zahlen der Unternehmen basieren auf dem Berichtsjahr 2019/2020 und waren somit durch die Corona-Pandemie beeinflusst.

2. Teilnehmende Unternehmen

Die Basis der nachfolgend dargestellten Ergebnisse des „BME-Benchmarks Dienstwagen“ bilden die anonymisierten, unternehmensindividuellen Daten im Rahmen unserer Unternehmensumfrage.

Die Verteilung der Unternehmen nach Fuhrparkgröße kann der folgenden Abbildung entnommen werden. Rund 37 Prozent der Unternehmen weisen in 2020 eine Fuhrparkgröße von weniger als 150 Fahrzeugen auf. Rund 25 Prozent verfügen über eine Fuhrparkgröße von 150 bis 1.000 Fahrzeugen. Der Anteil der Unternehmen mit einer Fuhrparkgröße von mehr als 1.000 Fahrzeugen liegt bei rund 12 Prozent.

Abbildung 1: Verteilung der Teilnehmer nach Fuhrparkgröße



Für die Umfrage 2021 konnte der BME-Benchmark Services zusammen mit der fleetcompetence wieder zahlreiche Unternehmen aus den verschiedenen Branchengruppen und Umsatzklassen gewinnen. Die Verteilung nach Branchengruppen und Umsatzklassen können Sie den unteren Abbildungen entnehmen.

Abbildung 2: Verteilung der Teilnehmer nach Branchengruppe

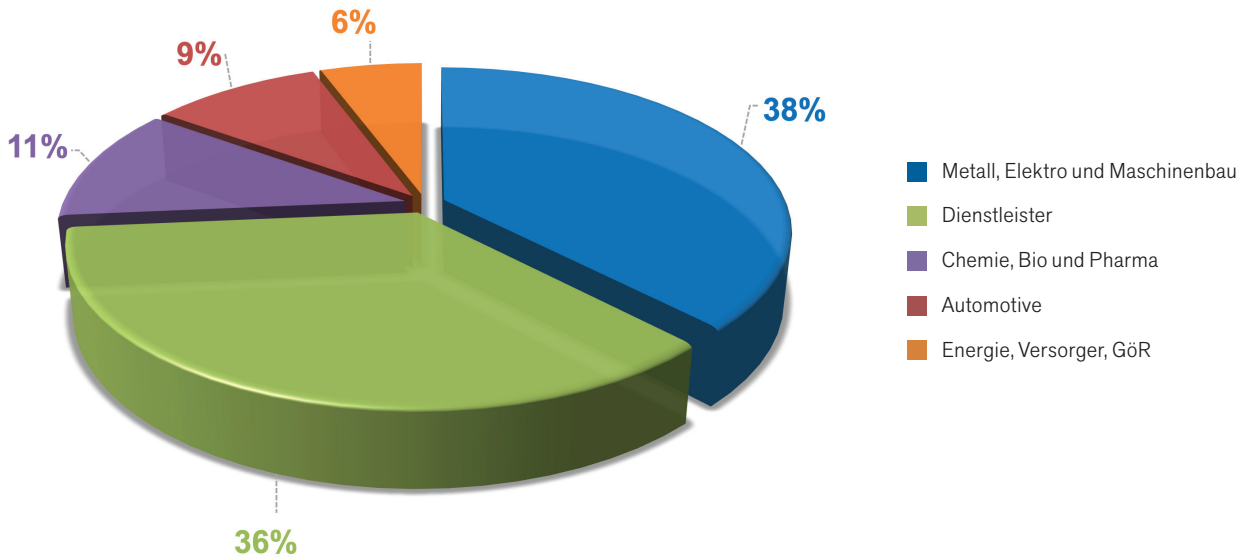
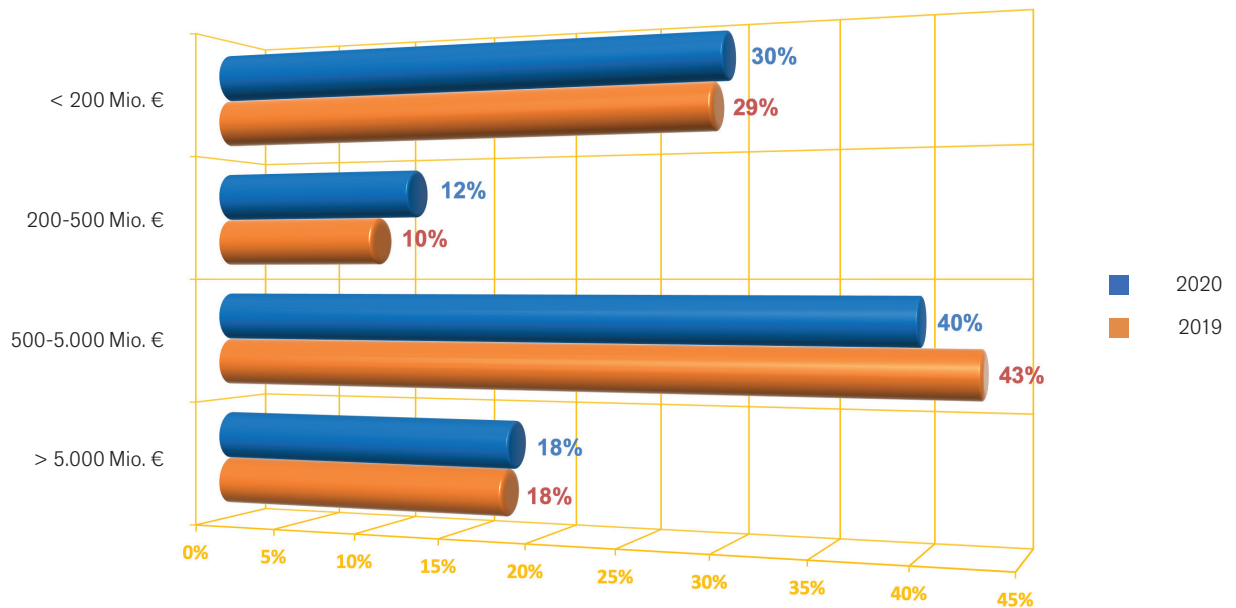


Abbildung 3: Verteilung der Teilnehmer nach Umsatzklassen



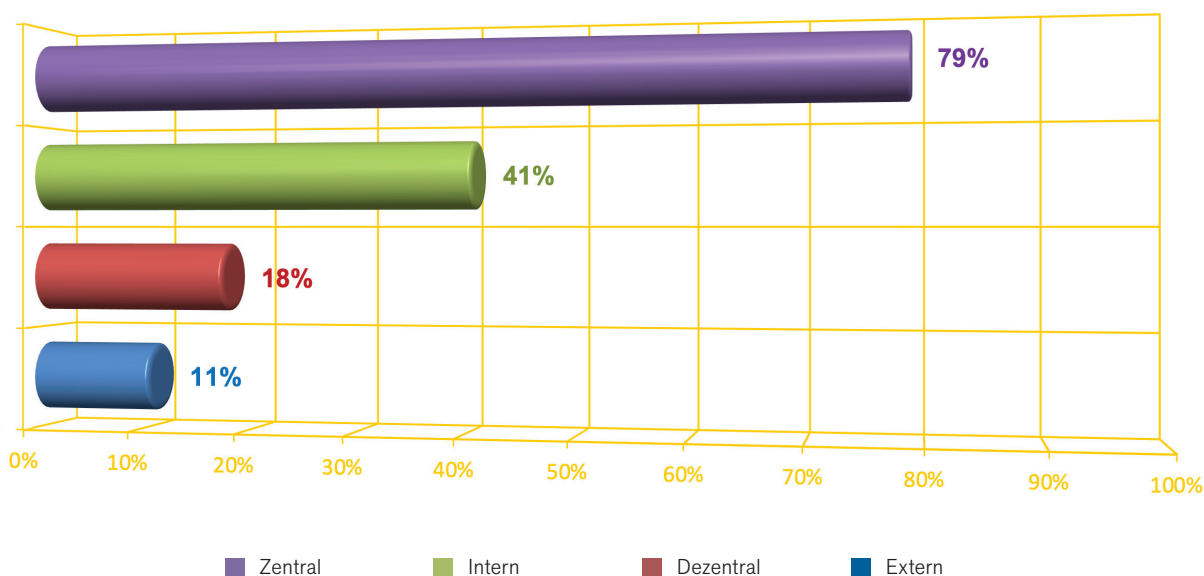
3. Fuhrparkkennzahlen

3.1. Struktur des Fuhrparks

3.1.1. Organisationsform des Flottenmanagements

Wie die folgende Abbildung zeigt, bevorzugen über drei Viertel der befragten Unternehmen eine zentrale Organisationsform im Flottenmanagement. Dabei werden rund 41 Prozent intern abgewickelt. Lediglich rund 18 Prozent der teilnehmenden Unternehmen nutzen eine dezentrale Organisationsform. Über ein Zehntel der Befragten haben ihr komplettes Flottenmanagement an externe Dienstleister vergeben.

Abbildung 4: Organisationsform des Flottenmanagements, Mehrfachnennungen möglich



3.1.2. Eingesetztes Konzept zur Sicherstellung der geschäftlichen Mobilität

Um die geschäftliche Mobilität sicherzustellen, greifen fast alle Unternehmen auf Firmenwagen oder auf die Nutzung des Privatwagens der Mitarbeiter:innen zurück. Ein Drittel der befragten Unternehmen übernehmen die Kosten für öffentliche Verkehrsmittel (z.B. Bahncard, Job-Ticket etc.). Lediglich fünf Prozent bieten ein kombiniertes Mobilitätsbudget (Festlegung eines Kostenrahmens, unabhängig von der Wahl des Verkehrsmittels, z.B. Bahn, Firmenwagen, Car-Sharing, Mietwagen) an.

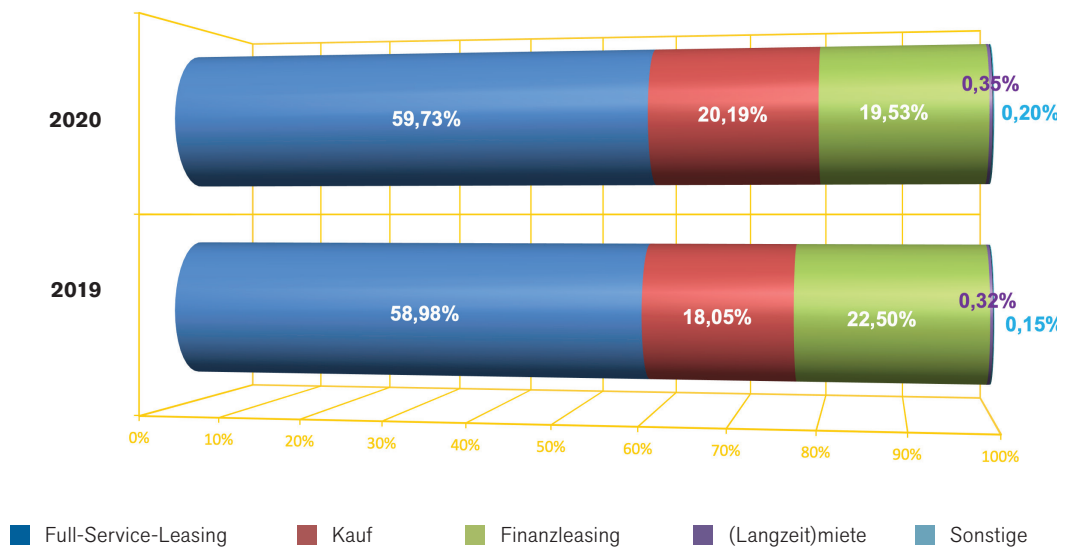
Es bleibt spannend zu beobachten, wie sich dieses Konzept in den nächsten Jahren entwickeln wird. Laut Marktexpert:innen wird sich die betriebliche Mobilität verändern. Es wird nicht mehr nur den Dienstwagen geben können, sondern es sollte den Beschäftigten freigestellt werden, flexibel ein individuelles Mobilitätskonzept für sich zusammenzustellen. Mit Hilfe eines Mobilitätsbudgets könnten die Angestellten entsprechend ihrer Position im Unternehmen selbständig entscheiden, auf welches System sie zurückgreifen möchten (Bahncard, Job-Ticket, E-Bike, Car-Sharing, Mietwagen, etc.).

3.3.2. Finanzierungsform des Fuhrparks – Laufzeit und Laufleistung (effektiv) der Leasingverträge

Die am häufigsten gewählte Finanzierungsform der befragten Unternehmen bleibt auch weiterhin das Leasing. Im Vergleich zu 2019 sank der Gesamtanteil Leasing von über 81 Prozent auf ca. 79 Prozent. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass der Anteil des sog. Full-Service-Leasing gegenüber 2019 nochmals leicht gestiegen ist und nun knapp 60 Prozent (2019: 59 Prozent) beträgt. Diese Form des Leasings enthält neben der Finanzierung noch weitere Services wie Wartungs- und Reifen- oder Unfallmanagement. Demgegenüber ging der Anteil des Finanzleasings um nahezu 3 Prozent zurück.

Interessant ist, dass im fast gleichen Umfang der Anteil der Unternehmen, die die Fahrzeuge kaufen, sich erhöht hat. Diese Finanzierungsform ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gesunken. Es bleibt kommenden Umfragen vorbehalten zu erkennen, ob hier tatsächlich ein Trend entsteht oder dies ein einmaliger Effekt ist.

Abbildung 32: Finanzierungsform des Fuhrparks



Finanzierungsform des Fuhrparks

Formel

$$\frac{\text{Anteil der jeweiligen Finanzierungsform} \times 100}{\text{Anzahl teilnehmende Unternehmen}}$$

Einheit

Prozent

Parameter

Full-Service-Leasing

Der Leasinganbieter übernimmt alle Serviceleistungen rund um den Fuhrpark.

Finanz-Leasing

Vertraglich vereinbarte Ratenzahlung gegen Überlassung des Fahrzeuges für eine bestimmte Laufzeit mit Kaufoption zu einem geringeren Restwert

Kauf

Beim Kauf geht das Fahrzeugeigentum direkt an den Käufer über. Der Geschäftswagen wird im Anlagenvermögen bilanziert, dabei entstehen steuerliche Vorteile aus Anlagen-Abschreibung.

(Langzeit)miete

Vertraglich vereinbarte Zahlungen gegen Überlassung des Fahrzeuges für eine bestimmte Laufzeit

Kategorie

Lieferantenmanagement

In Bezug auf die Dauer der abgeschlossenen Leasingverträge ist festzustellen, dass die Hierarchieebene eine Rolle spielt: Während die durchschnittliche Dauer auf der Ebene der Geschäftsleitung bei 36 Monaten liegt, fahren Mitarbeitende im Außendienst ihre Fahrzeuge nahezu ein halbes Jahr länger, ca. 41 Monate.

Eine Veränderung zwischen 2019 und 2020 kann nicht festgesellt werden. Der Durchschnitt der Leasinglaufzeit liegt weiterhin bei 38 Monaten.

Die jährlichen Laufleistungen haben sich interessanterweise zwischen 2019 und 2020 in den verschiedenen Hierarchieebenen fast nicht verändert, mit einem Wert um knapp 20.000 km pro Jahr. Einzige Ausnahme ist das Mittlere Management, hier sank die Laufleistung von knapp 30.000 km auf unter 20.000 km pro Jahr.

Aufgrund der Covid-19 Pandemie wäre eine Senkung der Laufleistung auch und insbesondere bei der Hierarchiegruppe Vertrieb zu erwarten gewesen. Der ermittelte Wert für 2020 kann allerdings auch durch die veränderte Zusammensetzung der teilnehmenden Unternehmen bedingt sein.

Tabelle 1: Laufzeit und Laufleistung (effektiv) der Leasingverträge

	2019		2020	
	Laufzeit in Monaten	Effektive Laufleistung in km	Laufzeit in Monaten	Effektive Laufleistung in km
Unternehmens-/Geschäftsleitung	36,00	55.652	36,41	53.958
Mittleres Management	38,22	95.417	38,22	57.708
Vertrieb	39,00	56.250	39,36	59.524
Außendienst	41,00	63.750	40,80	62.857
Weitere	30,00	45.000	20,00	45.000

Durchschnittliche Laufzeit der Leasingverträge

Formel

Mittelwert (Σ aller Laufzeitnennungen)

Einheit

Monate

Parameter

Laufzeit der Leasingverträge

Häufigste Laufzeit in Monaten

Kategorie

Lieferantenmanagement

Durchschnittliche Laufleistung der Fahrzeuge (effektiv)

Formel

$$\frac{\text{Durchschnittliche Kosten je Fahrzeug in €}}{\text{Durchschnittliche Kosten je Fahrzeugkilometer in €}}$$

Einheit

km

Parameter

Durchschnittliche Kosten je Fahrzeug

Kosten, die für die Anschaffung und Inbetriebnahme eines Fahrzeuges anfallen

Durchschnittliche Kosten je Fahrzeugkilometer

Kosten, die je gefahrenen Kilometer anfallen

Kategorie

Lieferantenmanagement

ANFORDERUNGSFORMULAR

Fax-Antwort an +49 6196 5828-199



BME-BENCHMARK DIENSTWAGEN AUSGABE 2021

Bezugspreis

980,- € zzgl MwSt

Anrede:

Frau

Herr

Name:

Vorname:

Funktion:

Firma:

Adresse:

E-Mail:

Tel.:

Fax:

BME-Mitgliedsnummer:

Branche:

Umsatz (in Mio. €):

Betriebsgröße (Anzahl Mitarbeiter:innen):

Hiermit fordern wir verbindlich an: "BME- Benchmark Dienstwagen"

Datum und Unterschrift:

Ansprechpartner:

Andreas Hermann
Leiter Benchmark Services
Tel.: +49 6196 5828-207
Fax: +49 6196 5828-199
E-Mail: andreas.hermann@bme.de





www.bme.de/services/benchmarking